WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 7 | WARSZAWA, LIPIEC 1938 ROKU | ROK V



POD PROTEKTORATEM
PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ
PROF. DR IGNACEGO MOŚCICKIEGO
MARSZAŁKA POLSKI EDWARDA ŚMIGŁEGO RYDZA
PRYMASA POLSKI KS. KARD. DR AUGUSTA HLONDA

ODBĘDĄ SIĘ W DNIACH 23 – 30 CZERWCA 1938 R.

„DNI MORZA"

POLACY!

Chcemy, musimy stać się narodem i państwem morskim! Z roku na rok nieustannie rozszerzamy zakres naszych prac na morzu; coraz większa ilość statków handlowych pod polską banderą dociera do wielkich portów świata; młodzież polska coraz chętniej i liczniej garnie się do służby na morzu; coraz mocniej ujawniamy nasze żądania kolonialne.

Osiągnąwszy poważny już dorobek na morzu, z energią i uporem realizować musimy dalsze zamierzenia!

Ochronić dorobek, ugruntować powagę i znaczenie Polski, jako państwa morskiego może tylko SILNA MARYNARKA WOJENNA!

Społeczeństwo polskie, zorganizowane w szeregach Ligi Morskiej i Kolonialnej dało świadectwo tej prostej prawdzie, budując okręt podwodny „ORZEŁ".

Dziś, w okresie wielkich przemian, w obliczu wyścigu zbrojeń dobrowolne ofiary nie wystarczą!

NA POWSZECHNYCH I STAŁYCH ŚWIADCZENIACH OPRZEĆ TRZEBA ROZBUDOWĘ FLOTY WOJENNEJ!

Hasło powszechnych i stałych świadczeń na rozbudowę Floty Wojennej niech podejmie cały naród, cała Polska!

GEN. BRONI KAZIMIERZ SOSNKOWSKI
Przewodn. Funduszu Obrony Morskiej
Protektor LMK

GEN. BRYG. STANISŁAW KWAŚNIEWSKI
Prezes Zarz. Gł. LMK

JÓZEF KOŻUCHOWSKI
Prezes Rady Głównej LMK

Prezydium Głównego Komitetu Wykonawczego „Dni Morza":

Przewodniczący: inż. LEONARD MOŻDŻEŃSKI; Vice-przewodniczący: dyr. STANISŁAW PODWIŃSKI, dr FRANCISZEK DOLEŻAL, SZCZEPAN CIEKOT; Sekretarz: WACŁAW NIWIŃSKI; Skarbnik: dr STANISŁAW SUMIŃSKI; Zastępca skarbnika: dyr. JAN SZERONOS; Przewodniczący komisyj: red. WITOLD GIELŻYŃSKI, inż. ANTONI KAMIEŃSKI, prezes STANISŁAW OKONIEWSKI, senator PIOTR OLEWIŃSKI, mgr. FRANCISZEK SOKÓŁ, STEFAN SZWEDOWSKI, dyr. CZESŁAW ZAGÓRSKI, MIECZYSŁAW ZALEWSKI

Nie wystarczą słowa

„Wytworzyła się w życiu polskim nielogiczna dysproporcja pomiędzy miłością i zrozumieniem bezcennego dla nas dziedzictwa morskiego oraz słowną obronę jego przynależności do Rzeczypospolitej , a faktycznym stanem rzeczy w oksywskim porcie wojennym". Dwa lata temu napisał te słowa gen. Gustaw Orlicz Dreszer. Dwa lata — a słowa te niestety nie straciły swej aktualności. Marynarka nasza, której powierzamy bezpieczeństwo naszej niewielkiej, ale jakże ważnej dla nas granicy morskiej, jest jeszcze nadal zbyt słaba.

Nie potrzeba już dziś mówić o tym, jak bardzo ważne dla nas jest posiadanie wybrzeża. Nasz stosunek do morza, początkowo oparty tylko na uczuciu miłości i radości, przeradza się w rozumną ocenę korzyści i bogactw, jakie daje dostęp do morza. Wspaniale rozwija się Gdynia; stworzyliśmy nowy polski port — Władysławowo; prace na wybrzeżu postępują w imponującym tempie. Słusznie chlubimy się i cieszymy rozmachem, jaki cechuje nasze poczynania na odcinku morskim. Ale musimy sobie zdać sprawę, że ta radość i duma nie wystarczą.

Rosną nasze potrzeby, rośnie liczba palących, wymagających zdecydowanego rozstrzygnięcia, problemów. Jako jedna ze spraw najbardziej aktualnych wysuwa się kwestia uzyskania dla Polski kolonij, o której w tym roku mówi się z większym niż kiedykolwiek naciskiem. A z tą sprawą wiąże się znów ściśle zagadnienie marynarki wojennej. Nie będziemy mogli sprowadzać surowców zza dalekich mórz, nie posiadając silnej ochrony dla naszej floty handlowej.

Jasne jest więc, że rozwój marynarki wojennej zdecyduje o powodzeniu wielu państwowych zamierzeń. Ale słyszy się często głosy, że Polska stoi tak bardzo daleko w szeregu państw morskich, że nasza marynarka jest nieproporcjonalnie mała w stosunku do innych, że nie potrafimy zdobyć się na jej powiększenie i wzmocnienie. Należy rozwiać tę niewiarę i zniechęcenie. Niedawno zawarliśmy porozumienie Polski z Anglią, które wyraźnie świadczy o tym, że Anglia nie lekceważy możliwości rozwojowych Polski w dziedzinie spraw morskich. Tym bardziej więc my sami powinniśmy wierzyć, że — jeśli nas zjednoczy cel, sercu każdego obywatela bliski i zrozumiały — to potrafimy do niego dążyć wytrwale i wreszcie osiągniemy go. A takim celem jest rozwój marynarki wojennej.

Społeczeństwo nasze dało już dowody, że rozumie potrzebę tego rozwoju. Wszystkie akcje, inicjowane przez LMK, znajdują całkowite zrozumienie. Ze składek społeczeństwa zbudowany został okręt podwodny „Orzeł", wodowany dn. 15 stycznia we Vlissingen. Rzucone w lutym hasło „Budujmy ścigacze!" daje jak najlepsze wyniki. Popierają je dorośli, popiera młodzież. Ze wszystkich stron kraju dochodzą do nas wiadomości o życzliwym i czynnym ustosunkowaniu się do tej akcji.

Ale to wszystko jest mało. Dorywcze, jednorazowe datki, których sumy nie można z góry określić, nie pozwalają na opracowanie planu, którego realizacji można by być pewnym. Potrzeby nasze w dziedzinie marynarki wojennej są bardzo duże. Nie może im zadość uczynić Państwo, nawet przy dorywczej pomocy społeczeństwa. Musimy to zrozumieć. Musimy sobie zdać sprawę z konieczności stałego opodatkowania się na ten cel. Tylko drogą stałych i powszechnych świadczeń można będzie osiągnąć poważne wyniki w tym kierunku. Wtedy dopiero, gdy nad wybrzeżem naszym czuwać będzie silna flota wojenna, będziemy mogli ufnie patrzeć w przyszłość. Gwarantka pokoju, rękojmia naszej potęgi — flota wojenna zyska nam szacunek innych państw. W cieniu jej bandery będziemy zawierać korzystne traktaty, ona zjedna nam przyjaciół i będzie znakiem ostrzegawczym dla wrogów.

Trzeba o tym pamiętać i trzeba się nad tym zastanowić. Okres od 23 do 30 czerwca, „Dni Morza" — to właśnie okres, w którym musimy o tych sprawach więcej pomyśleć i zrobić rachunek sumienia. Urządzane co rok przez Ligę Morską i Kolonialną „Dni Morza" mają bowiem na celu z jednej strony okazanie radości z posiadania dostępu do morza, a z drugiej — przypomnienie społeczeństwu obowiązków, jakie z tego wynikają. Możemy i powinniśmy się cieszyć z uzyskanych już wyników, ale jeśli chcemy uniknąć przewagi słów nad czynami, jeśli chcemy uniknąć bolesnej dysproporcji między „miłością dziedzictwa morskiego... a faktycznym stanem rzeczy w oksywskim porcie wojennym" — musimy ustanowić stałe świadczenia na rzecz marynarki wojennej i postanowienia tego dotrzymać.

„Dni Morza" nie mogą być tylko okresem pochodów i akademij, uroczystych przemówień, pełnych zapału okrzyków i chwilowego pobudzenia miłości dla morza i Pomorza. Niech udział w uroczystościach nie zaspokoi naszego sumienia. Niech te dni przyniosą nam istotne pogłębienie poczucia wielkiej odpowiedzialności i utwierdzą w przekonaniu, że słowa nie wystarczą.

Trzeba się zdobyć na mocne, wytrwałe działanie.

M. P.

O program wojenno-morski

Po wojnie światowej 1914—1918 rozbudowa flot wojennych nie została powstrzymana. Przeciwnie, nie zważając na powstanie Ligi Narodów, Komitetów Rozbrojeniowych i t. p. konferencyj, większość państw morskich starała się odnowić swe floty, budując liczne nowe jednostki wojenne. Wojna wykazała bowiem najdobitniej, co znaczy posiadanie odpowiedniej siły zbrojnej na morzu dla każdego z państw, biorących udział nie tylko w zapasach na śmierć i życie na froncie armii lądowej, ale także wciągniętych w orbitę gry i walki ekonomicznej świata. **Bez marynarki handlowej i silnej floty wojennej, strzegącej morskich interesów państwa, obejść się nie sposób.** W czasie wojny surowce, uzbrojenie, maszyny, żywność i t. p. zaopatrzenie dla walczącego kraju najłatwiej dochodzi drogą morską. Czasami droga ta staje się jedyną, jak np. dla Polski w r. 1920, kiedy to Niemcy i Czesi nie przepuszczali transportów lądowych do walczącej z bolszewikami Polski. A myśmy wówczas nie mieli jeszcze własnego przemysłu wojennego, to też jedynym źródłem zaopatrzenia naszej armii były dostawy zagraniczne drogą morską przez Gdańsk.

W okresie pokoju posiadanie dostępu do morza stało się dla Polski najważniejszym czynnikiem niezależności gospodarczej. Udział portu gdyńskiego w ogólnym handlu zagranicznym naszego kraju pod względem wartościowym wyniósł w r. 1937-ym 49 proc., a łącznie z Gdańskiem prowadzimy handel z zagranicą blisko w 80 proc. drogą morską przez nasze wybrzeże. Cyfry te świadczą jakżeż wymownie, że **staliśmy się w pełni państwem morskim, opierając rozwój swego życia gospodarczego oraz przyszły rozkwit gospodarczy i dobrobyt całego Narodu na wolnej, niekrępowanej przez czynniki obce, wymianie dóbr: towarów i surowców w handlu zamorskim.**

Posiadanie morza daje Polsce możność realizacji swego programu gospodarczego. Wybudowaliśmy w tym celu Gdynię — najlepszy dziś port na Bałtyku, stworzyliśmy i powiększamy z roku na rok naszą marynarkę handlową, budujemy własne stocznie w Gdyni i t. p. Na odcinek gospodarczy zwróciliśmy baczną uwagę w pracy swej na morzu. Jest to wielka zasługa ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, że potrafił w tak krótkim czasie uzyskać dla całego kraju tak korzystne wyniki w pracy Polski na morzu.

Stoi jeszcze jednak przed nami wielkie zadanie do wykonania: oto musimy zabezpieczyć osiągnięte wspaniałe rezultaty gospodarcze. Musimy stworzyć realną siłę Polski na morzu. Polska marynarka handlowa, nasze porty i życie gospodarcze wybrzeża powinny uzyskać gwarantkę swego bytu i dalszego mocarstwowego rozwoju, ku któremu przecież zmierzają wszystkie wysiłki i pragnienia Polaków. Mamy oczywiście już teraz flotę wojenną składającą się z doskonałych jednostek i świetnych załóg. Nasza marynarka wojenna stoi na straży polskiego Bałtyku i naszych żywotnych interesów morskich. Nie jest ona jednak dostatecznie liczna.

Wspomnieliśmy już, że po wojnie światowej rozbudowa marynarek wojennych nie uległa wstrzymaniu. Zgodnie jednak z wymaganiami powojennej doktryny uwidoczniła się początkowo tendencja do rozbudowy flot w kierunku zwiększenia ilości jednostek lekkich, a więc: krążowników, kontrtorpedowców, łodzi podwodnych i oczywiście rozbudowy lotnictwa morskiego. Od kilku lat nurtują nowe prądy w admiralicjach państw morskich. Budowę samych sił lekkich uznano ogólnie za niewystarczającą i nawet szkodliwą. **Podjęcie budowy okrętów liniowych przez Francję i Italię otwarło automatycznie nowy wyścig zbrojeń morskich, którego przecie usiłowano uniknąć z dużym nakładem wysiłków w ciągu uprzednich lat.** Francja wysunęła tezę, że niemieckie pancerniki typu Deutschland o wyporności 10.000 ton, o szybkości 26 węzłów i uzbrojone w działa o kalibrze 280 mm, zagrażają jej liniom komunikacyjnym.

Dalsze niemieckie zbrojenia morskie, a następnie japońskie, wprawiły w ruch wszystkie sztaby morskie i stocznie okrętowe świata. **Powróciła era okrętów liniowych, stanowiących rdzeń flot. Wyścig szybkości ustąpił miejsca wyścigowi tonażu kalibru dział i grubości opancerzenia.** Równocześnie jednak idzie pośpieszna rozbudowa flot krążowniczych i torpedowych. Pojawiły się znowu kategorie torpedowców 600—1.000 tonowych i ścigaczy (motorowe kutry torpedowe). **Wszystkie państwa morskie realizują swe programy morskie, uzupełniając je dodatkowymi transzami. Bowiem to nie morze samo buduje potęgę państwa, lecz flota wojenna, która panuje nad morzem. A flotę buduje naród, aby nią kierować według swej woli.**

Rozumieją to mocarstwa morskie. Toteż rytm zbrojeń morskich został kilkakroć przyśpieszony. Tempo tego wyścigu w świecie jest zawrotne.

W tym to ogólnym wyścigu nie widać, niestety, udziału Polski. Przybyły nam tylko „Grom", „Błyskawica" i „Gryf". Oczekujemy wkrótce nadejścia okrętów podwodnych „Orzeł" i „Sęp" — a potem nie będzie już nam przybywało nowych jednostek, bo wszystkie zamówienia będą wykonane. Prócz, oczywiś-

cie, ścigaczy — tak ofiarnie budowanych wysiłkiem całego społeczeństwa.

Dalsza rozbudowa naszych sił zbrojnych na morzu w myśl pewnych koncepcyj strategicznych i politycznych, ujętych w program morski (wojenno - morski) państwa, jest palącą i wciąż niezmiernie aktualną koniecznością.

Budowa floty wymaga programu wojenno - morskiego i ustawy o kredytach na jego wykonanie. Wykonanie programu morskiego powinno postępować systematycznie corocznie, planowo, w granicach przewidzianych środków pieniężnych ze strony Skarbu Państwa.

Okręty tworzą zespoły: dywizjony, eskadry i t. p. Tylko flota posiadająca zespoły jednolitych okrętów, przystosowanych do swych zadań — jest w stanie spełnić przypadające jej zadanie. Przy tym same zespoły powinny być różnego rodzaju, obejmując wszystkie kategorie jednostek potrzebnych do działań floty na pełnym morzu, a więc:

1) **siły lekkie:** ścigacze, torpedowce, kontrtorpedowce, krążowniki;

2) **jądro floty** eskadra liniowa pancernych krążowników;

3) jednostki podwodne, a więc okręty podwodne;

4) lotnictwo morskie.

Tylko tak rozbudowana flota będzie strażniczką morskich interesów państwa.

Co to więc jest program morski? Jest to planowy, stały wysiłek nad stworzeniem siły morskiej państwa — zbrojnego ramienia Rzeczypospolitej na morzu.

Marszałek Śmigły - Rydz powiedział: „Przed każdą wojną jest pokój, każdy okres pokoju kończy się wojną. Jest to reguła, która jest stwierdzona doświadczeniem krwi, tragediami narodów w ciągu tysiącleci".

Jeśli chodzi o Polskę, nasze prawa i interesy żywotne na Bałtyku i otwartych wodach oceanu (sprawa surowców), **to koniecznością najwyższej racji stanu — jest dążyć do jak najszybszego realizowania programu wojenno-morskiego o skróconym terminie wykańczania jednostek.**

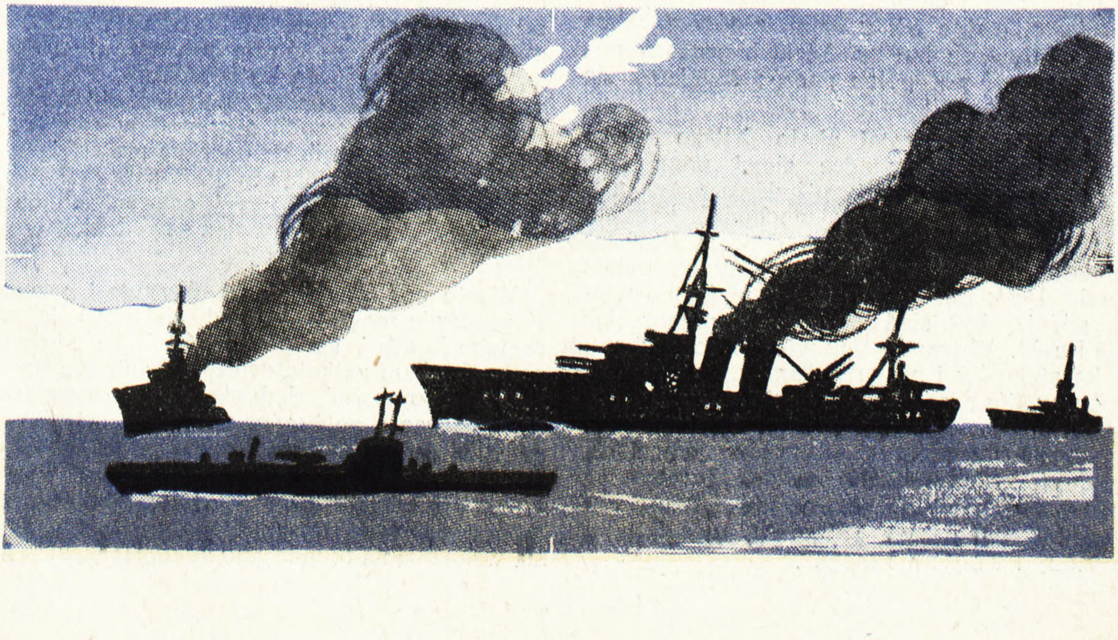
Powinniśmy przystąpić do budowy: ścigaczy, torpedowców, kontrtorpedowców, paru bodaj krążowników opancerzonych i okrętów podwodnych. Floty nie tworzy się bowiem w czasie wojny — wtedy nie można będzie zastosować przysłowia „lepiej późno, niż nigdy". Dewiza zmarłego admirała Makarowa brzmiała: „pamiętaj o wojnie". Słowa niedawno wypowiedziane przez Marszałka Polski Śmigłego - Rydza dają pewność, że my — Polacy — wiemy, jakie obowiązki nakłada na nas okres pokoju.

Własna stocznia, która wkrótce będzie już uruchomiona, stwarza gwarancje większej samowystarczalności naszej w zakresie budownictwa okrętowego oraz dokowania i remontów jednostek floty wojennej. Daje ona także rzecz wielkiej wagi. Oto możemy zacząć budować już jednostki większe, pełnomorskie.

Wyjście Polski na morze jest i będzie nieodzownym warunkiem utrzymania naszego samodzielnego bytu gospodarczego, niezależności politycznej i rozwoju mocarstwowego. Musimy więc pamiętać, że „Każdy Naród powinien posiadać taką marynarkę, jakiej wymaga jego polityka" — jak powiedział w parlamencie francuskim minister Leygues, — „Są bowiem konieczności narodowe, o których nie można nigdy zapominać".

A więc — chcemy budowy floty wojennej. Oto nasze dzisiejsze hasło!

Mgr. B. Krzywiec.



Puck — najstarszy port polski

Są nad brzegami polskiego morza czarowne zakątki, owiane niewymownym urokiem, jakby bezcenne szmaragdy na królewskim płaszczu, ziemi kaszubskiej. Te pojedyńcze klejnoty, to jakby ziarna różańca, rozsypane i zagubione na całych Kaszubach.

Oto na odzianym w skromną szatę — jak cała Polska — wybrzeżu, wśród wiecznie zielonych sosen, srebrzystych nadmorskich wierzb, tam wysoko na Kępie Puckiej leży starożytny gród nadmorski Puck. Po lekkiej pochyłości schodzą jeden dom za drugim. Z pośród kamieniczek i od murów kościoła widok na półkolistą zatokę; gdzieś w głębi maszty i kominy — nieco bliżej żółcą się nadbrzeżne piaski, z ginącymi poza nimi wzgórzami Kępy Swarzewskiej... Na wyniosłych wzgórzach Kępy Puckiej tulą się domy i domki. Miasto wydaje się płomienną różą na falach gdy w dzień opromienione słońcem, czy w nocy, bijące światłami latarń ulicznych odbija się na tle fal morskich, uderzających nieustannie o kamienisty, pełen dzikości brzeg. Nie ma na całym wybrzeżu drugiej takiej miejscowości. Wejścia do Pucka strzeże w dostojnym odosobnieniu, na umiejętnie wybranym miejscu, przystań rybacka, rzucona na tło monumentalnego gmachu kościoła i kilku drzew, zmusza przechodnia do niemego podziwu. Naturalny wdzięk otoczenia owiany niewymownym urokiem serdecznej prostoty — wywołuje cichy zachwyt, ukojenie i upojenie pięknością. Widok przytulnych kamieniczek, zda się dodawać myślom siły. Każda grudka ziemi, każdy szmat trawy, każde wyciągnięte ramię przydrożnego krzyża, cały krajobraz nabiera tu uczucia ciepła i serdeczności. Wyniosłe miasto, cudne jak z bajki, z nieskończoną zielenią morskich toni w dalekich oparach pól, łąk i wzgórz, jest pełne poezji; śmiejemy się doń duszą całą...

Puck założony został około XII-go wieku przez ówczesnego władcę ziemi pomorskiej księcia Bogusława i od jego imienia prawdopodobnie nazwa miejscowości pochodzi. Przypuszczać należy, że od imienia księcia Bugislas powstało Bugustin, następnie, Bautzig, potem Pautzig, Puzk itd. Z początku istniał jako wioska, później był siedzibą książąt pomorskich (villa Puzk). W trzynastym wieku Puck był stolicą kasztelanów i posiadał zamek oraz kościół parafialny. Za czasów krzyżackich należał Puck do komturstwa gdańskiego i był siedzibą wójtów krzyżackich, oraz starostów rybackich. W jednym z dokumentów puckich, datowanym w roku 1578 czytamy mianowicie: „Kiedy zaś przybyli przed zamek królewski, zastali most zwodzony i wnijść nie mogli".

Plac rozciągający się przed zamkiem, był głównie miejscem dla „okazek" (parad) wojskowych. W sąsiedztwie obrębu zamkowego znajdowały się młyny wodne na rzeczce zwanej ongiś Wałeczka, a której nazwa już się zatarła. Zamek zajmował z natury miejsce obronne i posiadał stałą, jak na owe czasy nawet dość liczną załogę złożoną z 500 obrońców. W znajdującym się obok zamku porcie stała na kotwicy flotylla polska — przedmiot gorących i umiłowanych zabiegów króla Władysława IV — która składała się z kilkunastu „armatnych" okrętów, budowanych i urządzonych w puckim arsenaliku wodnym. Nadmienić się jeszcze godzi, że w Pucku już od czasów Batorego wojsko bądź całkowiecie niemieckie, bądź cudzoziemskiego autoramentu załogowało stale, a to piechurzy „lancknechci" z własnym kapelanem i cyrulikiem, oraz konna „rajtarja", czyli „draganja" wraz „z ludem ognistym", czyli puszkarzami dla obsługi dział zamkowych, jak również okrętowych. Około roku 1627 podczas wyprawy hetmana Koniecpolskiego przeciwko Szwedom, widzimy tu „panów oficjerów" wojska kwarcianego, czystych Sarmatów, jako to: Potulickiego, Reja, Niewiarowskiego, Szpakowskiego, Karpińskiego, Bogusza, Strzeleckiego, Moszyńskiego, Rusińskiego i innych. Prócz wojska zaciężnego w Pucku zbierała się konno i „armatno" okoliczna szlachta kaszubska, bądź w czasie sejmików, bądź odprawiania sądów ziemskich lub po wyszłych wiciach na pospolite ruszenie. Od wód Bałtyku ciągnęła szlachta po raz ostatni na zapowiedzianą przez Jana III-go, wyprawę wiedeńską, z której już nie wrócił wojewoda pomorski Denhof, ani też znaczna część jego chorągwi kaszubskiej, zdziesiątkowana pod Parkanami. W XVIII-tym wieku zamek pucki traci znaczenie obronne, nie posiada już załogi i chyli się ku upadkowi. Po pierwszym rozbiorze Rzeczypospolitej część dawnych budynków zamkowych otrzymał w swe posiadanie zbór ewangelicki; podczas prac ziemnych w bieżącym roku odkryto doskonale zachowane szczątki murów zamkowych oraz natrafiono na pozostałości z czasów wojen szwedzkich w postaci mieczów, hełmów itp.

Miasto pod względem handlowym i przemysłowym nie mogło się przed wiekami należycie rozwinąć, gdyż stanowiąc placówkę obronną, poza obrębem zatkniętych mu granic nie mogło się rozbudowywać. Jedynie większe przestrzenie, zwłaszcza na krańcach miasta zużytkowane były pod słodownie. Pewne wiadomości co do istniejących rzemiosł spotkać już można z końcem 14-go wieku. Zupełnie wyraźnie zaznacza się wtedy rozwój rękodzielniczy w Pucku, wskazują na to nie tylko dokumenty, ale i na-

zwy ulic Pucka (ulica Szewska, Kowalska, Rybacka, Płatnerska i t. d.). Najbardziej rozwiniętym rzemiosłem było szewstwo i krawiectwo. Początki cechu krawieckiego sięgają roku 1570, księga zaś cechu pochodzi z roku 1602. Cech rzeźnicki datuje się od roku 1659. O piekarzach istnieje wzmianka z roku 1625. Żywotnym cechem i dobrze zorganizowanym był już w roku 1596 cech kowalski. Garncarze istnieli w Pucku od 1550 roku. Sukiennicy notowani są w roku 1620. Oprócz cechów były w Pucku drobne warsztaty rzemieślnicze rękodzielników nie zrzeszonych i tak istnieją kołodzieje, którzy w roku 1478 z własnych funduszów zbudowali kaplicę św. Barbary; kuśnierze oraz rybacy. Rybacy, szyprowie znani są od najdawniejszych czasów istnienia Pucka; z nich za króla Zygmunta tworzona była flota ochotnicza tak zwana „frajbiterów". Za obu Zygmuntów krwi Jagiellońskiej w tak zwanych czasach złotych naszego państwa, a później za Batorego, a ostatnio za pierwszego z Wazów Zygmunta III-go czyniono już sporadyczne wysiłki celem osłony wybrzeży przed napadami wrażej floty, ale ani stałej floty ani warowni nadmorskiej, poza Puckiem i luźno tylko związanym z Polską Gdańskiem nie mieliśmy.

Przed trzema akurat wiekami w roku 1634, gdy wojna szwedzka wisieć zdawała się na włosku, rozkazał król Władysław budować jednocześnie flotę wojenną i fortyfikować wybrzeże. Sprowadzeni z zagranicy inżynierowie specjaliści w tym zakresie mieli zlecone zdjąć dokładne mapy zatoki i zaprojektować system warowni nadbrzeżnych, utrudniających ogniem swych dział wtargnięcie obcej floty na wody terytorialne polskie i desant na naszym wybrzeżu. Król wybrał plan holenderskiego inżyniera Pleitnera, który zalecał założyć bazę floty wojennej w głębi Zatoki Puckiej w pobliżu wsi Chałupy. Niewielka zatoka, dobrze osłonięta od panujących na Bałtyku wiatrów (NW i sąsiednie kierunki) a dostatecznie głęboka miała dostęp zamknięty przez wielką ławicę piaszczystą, która istnieje po dziś dzień, tworząc rozległą płyciznę pomiędzy Kuźnicą a przeciwległym cyplem wybrzeża t. zw. Rewą. Tylko wąskie i nieliczne cieśniny prowadziły z tej zatoki po przez ławicę na otwarte wody Małego Morza. Dla osłony tego nowego portu wojennego z woli Władysława stanęły na półwyspie helskim dwa forty, patrzące wylotami swych dział na Wielkie i Małe Morze. Główną z tych warowni dźwignięto blisko portu tam, gdzie dziś wieś rybacka Chałupy. Na cześć króla nazwano ją Władysławowem. Mniejszą zbudowano tak, by flankowała swym ogniem wąskie przejście przez wspomnianą ławicę, rozpoczynającą się przy wsi Kuźnica. Ochrzczono ją imieniem królewicza Kazimierza, późniejszego niefortunnego króla w dobie „Potopu" szwedzko-moskiewsko-siedmiogrodzkiego, jaki zwalił się na Polskę z chwilą, gdy zapoczątkowany przez mądrego Władysława system obrony wybrzeża został zaniedbany i poszedł w ruinę.

Alfred Świerkosz.

Handel skórami

Dziwią się czasem ludzie czytając, że do Gdyni przybyły statki z dalekiej Ameryki Południowej z ładunkiem skór, dla Polski, gdy tymczasem jednocześnie dowiadują się, że Polska sprzedała Węgrom za milion złotych skór. Bo jakto?! Swoje skóry sprzedaje się za granicę a w tym samym czasie sprowadza się skóry z zagranicy?! Biorąc rzecz po handlowemu to nie byłoby w tym nic dziwnego, bo Węgry są jako kraj śródlądowy pozbawione dostępu do morza — muszą więc produkty zamorskie sprowadzać za pośrednictwem krajów mających porty morskie. Nie tłumaczy to jednak jeszcze dokładnie sprawy handlu skórami.

Główna przyczyna spoczywa w tym, że skóra skórze nie jest równa. U nas w Polsce jest bardzo dużo skór lekkich — takich, z których wyrabia się kurtki skórzane, cholewy do butów, pasy, rzemienie rozmaite, lejce. Nie ma natomiast u nas skór ciężkich, używanych na podeszwy do obuwia, na bardzo grube pasy, do wyrobu kufrów i waliz skórzanych. Mając nadmiar skór lekkich więcej niż potrzebujemy — sprzedajemy je za granicę. A znów gdzie indziej poszukujemy i kupujemy skóry ciężkie, których mamy u siebie bardzo niewiele.

Skóra czy to gruba, czy cienka ma wtedy w handlu odpowiednią wartość, gdy jest cała, nieuszkodzona, dobrze wyprawiona i przechowana w odpowiedni sposób.

Najgorzej to jest z tymi uszkodzeniami. Wiele jest wrogów czyhających na całość skóry jeszcze wtedy, gdy ona się znajduje na żywym zwierzęciu. Kiedy zwierzę znajduje się na pastwisku może uszkodzić sobie skórę przez skaleczenie o ciernie, żywopłoty, druty kolczaste, przez używanie kijów z kolcami do poganiania, przez używanie ostrego zgrzebła, gwoździe w stajni, uderzenie rogami. Rana odniesiona przez zwierzę się zagoi, lecz skóra już jest uszkodzona i ma w tym miejscu widoczne ślady uszkodzenia. Poważne uszkodzenia powoduje robactwo jak np. gzy bydlęce, kleszcze albo choroby skórne: parchy, liszaje i inne.

Po ubiciu zwierzęcia nowe uszkodzenia skóry mogą się zdarzać przy jej zdejmowaniu — mianowicie skóra może zostać ponacinana, pokaleczona przez zdejmującego ją robotnika

i wtedy bardzo dużo traci na wartości. Dawniej ogromnie dużo skór marnowało się u nas przez nieumiejętne zdejmowanie, lecz ostatnio zaznaczyła się wielka poprawa zwłaszcza w Warszawie i na Śląsku.

Różne są skóry zależnie od gatunku zwierząt; najważniejsze z nich to bydlęce, końskie, baranie i wreszcie skóry egzotyczne z węży, żab, krokodyli, małp, ba, ostatnio nawet powłoki z rekinów zaczęto używać na różne wyroby. Rekin choć jest rybą, posiada na sobie mocną błonę podobną do cienkiej skóry. Skóry egzotyczne są przywożone do nas podobnie jak i grube skóry bydlęce z Ameryki Południowej i z portu gdyńskiego wędrują w głąb kraju do garbarń. Ciekawe jest, że nawet z gęsi zdejmuje się niekiedy cienką skórkę z puchem, wyprawia w specjalny sposób i potem służy ona paniom do ozdób różnych przy paltach i kapeluszach. Skóry egzotyczne są używane na różne wyroby i stanowią ładne źródło dochodu dla krajów mających ten materiał w swych koloniach. My na razie musimy za nie płacić, zanim zdobędziemy własne kolonie. Przywozi się do nas z zagranicy nawet skórki świńskie — czyli tak zwane „pekary", używane do wyrobu rękawiczek i różnych delikatnych wyrobów. Warto by u nas zacząć obrabianie i wyprawę takich skórek. Jednak jak na razie to nie ma u nas odpowiedniej do tego rasy świń i nie ma odpowiednich garbarń, które dla wyprawy świńskich skórek musiałyby mieć specjalne urządzenia.

Najważniejsze jednak są skóry bydlęce, które w handlu dzielą się na grupy w zależności od: 1) wagi skóry surowej lub solonej, 2) od miejsca pochodzenia, co ma duże znaczenie przy wwozie.

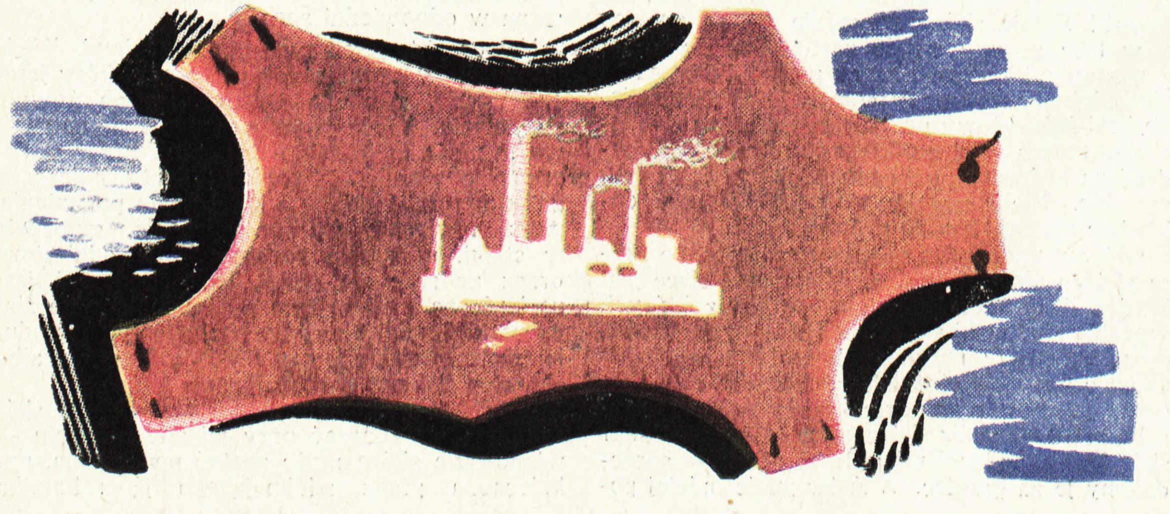
Dla rolnika znaczenie wartości skóry bydlęcej jest tym większe, że sprzedawane u nas na rzeź bydło jest w przeważnej mierze bardzo chude. Mięso z takich chudych sztuk jest nie wiele warte i skóra stanowi nieraz do 30 proc. wartości całego bydlęcia.

Trzeba też wiedzieć, że waga takiej skóry świeżo po zdjęciu ze sztuki wcale okazale wygląda, wahając się w granicach od 20—50 kilogramów.

Najlepsze skóry u nas pochodzą ze Śląska, Pomorza i Poznańskiego, średniej wartości skóry dają województwa środkowej Polski i Małopolska, a najgorsze są z Polesia i Kresów Wschodnich.

Dlaczego nie ma u nas skór grubych i ciężkich, tylko musimy je przywozić z dalekich krajów? Przyczyny tego należy dopatrywać się w tym, że u nas biją stosunkowo mało zwierząt dużych, wypasionych wołów i bardzo ciężkich krów, o skórze zdatnej do wyrobu grubych podeszew. Skóry lekkie u nas są bardzo dobre, gdyż pochodzą one przeważnie z cieląt i to najczęściej jednotygodniowych, w porównaniu z zagranicznymi są daleko lepsze i delikatniejsze. Skóry krajowe bezpośrednio po zdjęciu ich ze zwierzęcia w rzeźni są na krótko rozwieszane i potem po zważeniu i określeniu ich gatunku, soli się je i układa w piwnicy wilgotnej w duże stosy, dokładnie rozciągnięte i wyprostowane. Po dwutygodniowym wyleżeniu się w soli idą one do garbarni, gdzie stosownie do rodzaju wyprawy i do tego na co są przeznaczone leżą w dołach i kadziach kilka tygodni lub nawet miesięcy. Potem następuje wykończenie garbowania, wysuszenie i stąd oddaje się je do składów jako już przygotowany materiał do wyrobu obuwia czy innych wyrobów skórzanych.

Skóry przywożone z zagranicy muszą przebywać nieraz długą podróż morską — i tu jest jeszcze jedna dodatkowa trudność. Skóry świeżej nie można długo przechować; trzeba ją zabezpieczyć przed gniciem. Takie zabezpieczenie skóry przed gniciem i jedzeniem przez robaki nazywa się konserwacją. Do konserwacji



skór używane są następujące sposoby: solenie, wapnowanie, suszenie, mrożenie, arszenikowanie i gipsowanie. Najlepszym sposobem jest solenie. Jeżeli trzeba przechować przed wyprawą skóry przez czas dłuższy, wtedy po zasoleniu jeszcze je podsuszają. Te solono - suszone skóry mogą leżeć przez czas dłuższy i nie psują się.

Wyprawą skór lub tak zwanym garbowaniem zajmuje się przemysł garbarski. Przeszło 6000 robotników znajduje w Polsce w tym przemyśle chleb i pracę. Zarabiają oni rocznie razem ponad 10 milionów złotych. Fabryk garbarskich jest około 300.

Czym się wyprawia skórę? Są trzy rodzaje garbników: roślinne, mineralne i tłuszczowe. Użycie odpowiedniego garbnika ma duże znaczenie. O tym świadczy taki przykład. Podczas wielkiej wojny w roku 1916 była bardzo sroga zima. W górach Karpatach stały naprzeciw siebie wojska rosyjskie i austriackie. Wszyscy żołnierze oddziałów austriackich wysuniętych na te uciążliwe pozycje odmrozili sobie nogi. Tymczasem w stojących naprzeciwko wojskach rosyjskich wypadki odmrożenia nóg były bardzo nieliczne. Jaka przyczyna?! Zaczęto bliżej badać całą sprawę i okazało się, że austriaccy żołnierze mieli buty ze skóry wyprawianej niemieckim sposobem garbnikami mineralnymi, które ponagryzały skórę i nie chroniła ona należycie przed wilgocią i zimnem. Żołnierze zaś rosyjscy mieli buty ze skóry wyprawianej garbnikami roślinnymi — które uczyniły skórę bardziej odporną na działanie zimna i wilgoci.

Kwestia skór nabiera specjalnego znaczenia na wypadek wojny. Wojsko potrzebuje bardzo dużo skór zwłaszcza grubych i ciężkich. Lotnictwo i motoryzacja — samochody wraz ze swym coraz szybszym rozwojem zwiększają znów w szybkim tempie zapotrzebowanie na skóry lekkie na pokrycia siedzeń, na płaszcze, ubrania dla lotników i szoferów. Większość krajów europejskich odczuwa brak skór i muszą je przywozić z krajów nieraz bardzo odległych. Do Polski przywozi się najwięcej skór z krajów Ameryki Południowej, głównie z prowincyj La Plata, Rio Grande, Rio de Janeiro i Buenos Ayres. Prowincje te od dawna słyną z handlu mięsem mrożonym. Bują tam ogromne ilości bydła stepowego półdzikiego, posiadającego skórę najlepszej jakości, równomiernie grubą, ścisłą ciągliwą i elastyczną. Przywozi się też stamtąd garbnik roślinny zwany z hiszpańska quebracho (czytaj kwebraczo).

Od przeszło roku, skóry sprowadzane do Polski z za morza, idą wyłącznie przez porty polskiego obszaru celnego — a więc tylko przez Gdynię i Gdańsk. Przedtem przywożono pewne ilości zwłaszcza na Wileńszczyznę przez północne porty bałtyckie z Rygą na czele.



Co ma wspólnego skóra z morzem, mówi o tym stara legenda. Było w bardzo dawnych czasach sławne, potężne państwo, które zwało się Kartaginą. Kartagina była groźnym przeciwnikiem i konkurentem starożytnego Rzymu przez swoją olbrzymią potęgę morską. A Rzym na owe czasy był panem całego świata starożytnego. Tę Kartaginę zbudowała jej królowa nad morzem na takim szmacie ziemi, co się skórą wołową nakryć dawał.

Sprytna, przebiegła królowa kupowała tylko taki kawałek ziemi, lecz gdy przyszło do wymierzania kupionej ziemi, kazała porżnąć skórę na cieniutkie paseczki i tymi paskami obwiodła taki kawał ziemi nadbrzeżnej, że mogło na nim stanąć duże miasto, które doszło później do wielkiej sławy i rozkwitu. My mamy też swoje morskie wybrzeże, większe niż by je można nakryć skórą wołu. Kupiliśmy je płacąc nie dukatami i złotem, lecz krwią na polach bitew i potem naszych robotników budujących Gdynię, co wsiąkł w piaski nadbrzeża i zmieszał się z słoną i gorzką wodą morską. Strzeżmy więc naszego wybrzeża, dbajmy o nie, dbajmy o nie jak o skórę, nie jakąkolwiek inną, lecz jak o skórę własną!

Feliks Trojan.

Okręt podwodny

Cechą charakterystyczną odróżniającą okręt podwodny od wszystkich innych okrętów wojennych jest jego zdolność zanurzania się lub wynurzania, w razie potrzeby, z wody (w ciągu 45 sekund).

KONSTRUKCJA

Okręt podwodny jest zbudowany z dwóch powłok Rys. 1 (schematyczny bez skali). Wewnętrzna powłoka (AA) ma formę walca z półkulistymi zakończeniami po obu końcach, dzięki czemu wytrzymuje równomiernie zewnętrzne ciśnienie wody na głębinie. Okala ją druga powłoka (B) nadająca okrętowi podwodnemu linie opływowe i zalety nawigacyjne t. j. szybkość zwrotność i stateczność, tworząc rufę (R), dziobnicę (D) oraz płynny przekrój okrętowy (lewa str. górna).

Przestrzeń między obiema powłokami (A) i (B) zajmują cysterny balastowe (15) (Rys. 1 lewa strona góra) oraz cysterny wyrównawcze (17). Wewnątrz cystern balastowych mieszczą się zapasy paliwa (16) — cysterny ropowe.

Na okręcie podwodnym nad powierzchnią wody (PW) są umieszczone: piła do przecinania stalowych zagród sieciowych (1), działo o kalibrze[1]) do 126 mm (2), włazy (3), nadbudówka z pomostem dowódcy zwana kioskiem (4), periskopy (5), przeciwlotniczy karabin maszynowy (6), dwie nadwodne obrotowe wyrzutnie torpedowe (19)[2]).

Pod powierzchnią wody są umieszczone studnie minowe (7), tylne stery głębinowe (8), ster kierunkowy (9), śruby napędowe (10), wały śrubowe (11), stępka (kil) (12) blok ołowiu o wadze równej wadze wody w objętości kiosku[3]) (13), przednie stery głębinowe (14), cztery podwodne, nieruchome wyrzutnie torpedowe (20), kotwice (21).

1) Kaliber — średnica wylotu lufy w milimetrach.

2) Wyrzutnia torpedowa — działa za pomocą sprężonego powietrza, wyrzucając torpedę na kilka metrów przed siebie. Wyrzucona torpeda sunie dalej pod wodą do celu, napędzana własnymi silnikami uruchomianymi podczas wyrzucania torpedy.

3) Blok ten odczepia się dla ulżenia ciężaru okrętu podwodnego w wypadku zalania kiosku wodą, wskutek przebicia go nieprzyjacielskimi pociskami artyleryjskimi.

Wewnątrz okrętu podwodnego są umieszczone: w części rufowej (R) dwa poziome tunele minowe z zapasem min ok. 40 sztuk, kończące się studniami (7), pod nimi zaś znajdują się urządzenia sterowe; wzdłuż wewnętrznej powłoki (AA) są po obu jej stronach (18) rozmieszczone urządzenia oraz przyrządy nawigacyjne rys. 2 (w skali) i bojowe.

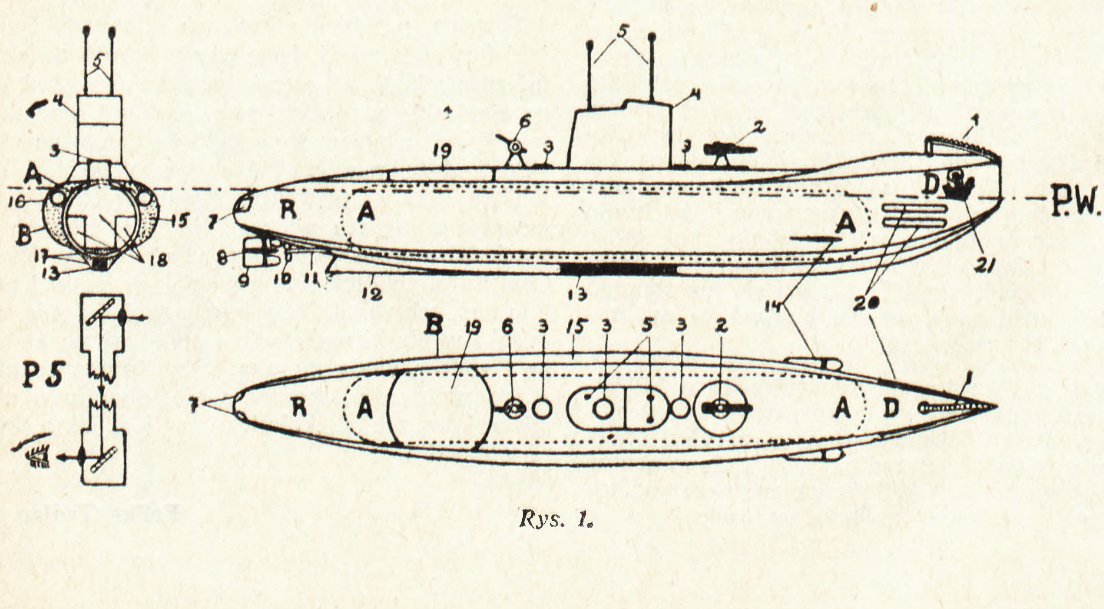
Na rys. 2 (w skali) jest pokazane w/g sekcyj wnętrze okrętu podwodnego: 1 sekcja zawiera wyrzutnie torpedowe i kotwice, 2 — zapasowe torpedy i dźwig kotwiczny, 3 — kabiny oficerskie, pod nimi magazyn amunicyjny, 4 — pomieszczenie załogi, pod nim akumulatory, 5 — posterunek centralny, czyli — ośrodek rozkazodawczy, 6 — sprężarki powietrzne, prądnice elektryczne, pompy wodne i powietrzne i t. p., 7 — spalinowe silniki Diesela, 8 — silniki elektryczne i sprzęgła, 9 — urządzenia napędowe i sterowe, nad nimi tunele z minami zagrodowymi.

Periskop jest przyrządem, przy pomocy którego widać wewnątrz łodzi, co się dzieje na powierzchni wody. Składa się on z długiej rury stalowej, zaopatrzonej po obu końcach w soczewki i lustra. Promień światła przenika i przełamuje się, jak to pokazane na schemacie (P5), a następnie wpada w oko obserwatora (rys. 1 lewa strona dół). Rurę periskopu można wydłużać i skracać oraz obracać — a więc obserwować horyzont. Na okręcie podwodnym umieszcza się 3 periskopy: nawigacyjny do kierowania łodzią, bojowy do prowadzenia ataku, oraz zapasowy, wysuwany w razie uszkodzenia tamtych.

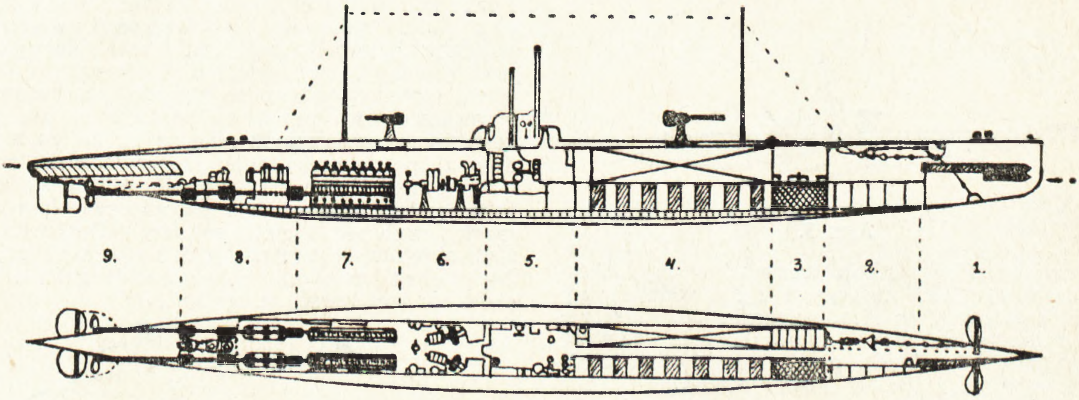
NURKOWANIE — NAPĘD — ZWROTY

Okręt podwodny ma trzy fazy, czyli sposoby pływania: pierwsza na powierzchni wody, jak zwykły okręt, tę fazę obrazują perspektywiczne rysunki 3—4—5, druga — „pod perispopem", kiedy cała łódź jest zanurzona, a nad wodą wystaje tylko górna część periskopu, trzecia — w stanie zupełnego zanurzenia od 15 m pod wodą i głębiej (do 100 m).

Nurkowanie okrętu podwodnego dokonywuje się w następujący sposób: zamyka się wszystkie włazy, dowódca wchodzi do swego wewnętrznego poste-



Rys. 1.



Rys. 2.

runku, (artyleria pozostaje na wierzchu), do cystern balastowych (15) przez specjalne krany wpuszcza się wodę morską, przez co okręt podwodny staje się cięższy i zanurza się do pożądanej głębokości. Dla wyrównania okrętu podwodnego pod wodą do poziomu służą cysterny wyrównawcze (17) napełniane w miarę potrzeby wodą. Wszystkie cysterny są poprzegradzane na oddzielne komory, by woda obciążała łódź równomiernie i nie zbierała się w razie przechylenia w jednym końcu.

Dla wynurzenia okrętu usuwa się w morze wodę z cystern, przy pomocy pomp i sprężarek powietrznych, okręt staje się lżejszy i wynurza się z wody. W nadwodnym pływaniu okręt podwodny jest poruszany przy pomocy ropowych silników spalinowych, działających przez wały (11) na śruby napędowe (10; z chwilą zanurzenia zatrzymuje się silniki spalinowe i puszcza w ruch silniki elektryczne, które po przestawieniu sprzęgieł, zaczynają z kolei obracać wały, a z nimi i śruby napędowe. Silniki elektryczne są poruszane prądem z akumulatorów, ładowanych przez silniki spalinowe podczas nadwodnego pływania.

W czasie ruchu, zarówno nad, jak i pod wodą, okręt podwodny jest zwracany sterem kierunkowym (9) o pletwie pionowej, do zwiększania zaś lub zmniejszania zanurzenia pod wodą służą stery głębinowe tylne (8) i przednie (14) o pletwach poziomych.

TYPY — ROZMIARY

Miarą każdego okrętu jest jego wyporność. Wypornością nazywa się objętość (bryła) całej podwodnej części okrętu (do powierzchni wody), mierzona w metrach sześciennych (tonach metrycznych), co równa się liczbowo w/g prawa Archimedesa wadze całego okrętu w tonach wagowych (1.000 kg) z poprawką na słoność wody.

Okręt podwodny ma w pływaniu nadwodnym wyporność, jak każdy okręt, w podwodnym zaś, kiedy cały okręt jest zanurzony wyporność jego wzrasta o objętość nadwodnej części, t. j. mniej więcej o 30%, dlatego też wyporność okrętu podwodnego określa się dwiema liczbami pisanymi w formie ułamka.

Okręt podwodny t. zw. otwartego morza przedstawia rys. 3). Ma on długość ok. 80 m, szerokość ok. 6 m, wyporność 900/1.200 ton. Uzbrojenie jego jest wyżej opisane. Może on rozwijać szybkość do 10 mil morskich[4]) na godz. pod wodą i do 15 mil morskich na godz. nad wodą. Taki okręt podwodny może przepływać jednym ciągiem 100 mil pod wodą, na tyle bowiem starcza zapasu energii w akumulatorach, nad wodą zaś może przepływać do 5.000 mil bez odnawiania zapasów paliwa i smarów, co nazywa się promieniem działania. Bez ruchu okręt podwodny może przebywać w stanie zanurzenia ok. 2 dni, t. j. dopóki starczy załodze zapasu tlenu do oddychania.

Największe okręty podwodne o wyporności do 2.800/4.300 ton np. francuski „Surcouf", nazywają się krążownikami podwodnymi (Rys. 4). Uzbrojenie ich stanowi 12 wyrzutni torpedowych oraz 4 działa o kalibrze do 152 mm. Ponieważ promień działania takich okrętów dochodzi do 12.000 mil, zadaniem ich jest tropienie i niszczenie na dalekich szlakach morskich wszelkich okrętów i statków nieprzyjacielskich, skutkiem czego przerywa się morską komunikację przeciwnika t. j. uniemożliwia mu się dostawy wszystkich zapasów wojennych i paraliżuje handel morski, co podrywa aprowizację i dobrobyt kraju przeciwnika.

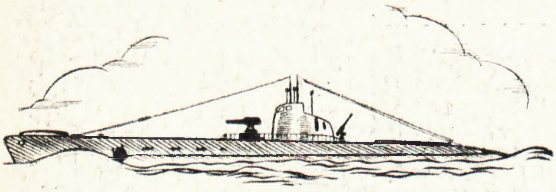
Monitor podwodny (Rys. 5) ma wyporność 1.500/2.000 ton, np. angielskie „M"; uzbrojenie jego stanowi jedno działo o kalibrze 305 mm; zadaniem jego jest nieoczekiwane bombardowanie nieprzyjacielskich urządzeń portowych i fortyfikacyj nadbrzeżnych. Monitory podwodne jednak w praktyce jako jednostki nawigacyjne wykazały dużo cech ujemnych.

Najmniejszymi jednostkami podwodnymi, mającymi wyporność 300/400 ton, są właściwie „łodzie podwodne" obrony brzegowej, ponieważ mają mały promień działania. Głównym ich zadaniem jest stawianie obronnych zagród minowych u swych brzegów. Takie podwodne stawiacze min mają wygląd ogólny okrętu podwodnego (Rys. 3), lecz są mniejsze i mają tylko jedno działko przeciwlotnicze o kalibrze do 47 mm lub ciężki przeciwlotniczy karabin maszynowy o kalibrze 13,6 mm.

ZADANIE — TAKTYKA

Zadaniem okrętu podwodnego jest niepostrzeżone podejście do wielkiego okrętu nieprzyjacielskiego np. pancernika i podwodne torpedowanie go, zatapianie

4) mila morska — 1853 metry.

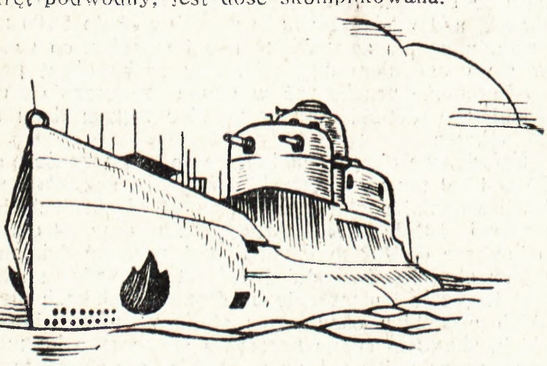


Rys. 3.

nieprzyjacielskich statków transportowych pociskami działowymi lub torpedami z nadwodnych wyrzutni znalezienie się niepostrzeżenie na drodze nieprzyjacielskiej eskadry i porozstawanie zagrodowych min podwodnych, oraz niepostrzeżone zaminowanie wyjść z portów nieprzyjacielskich.

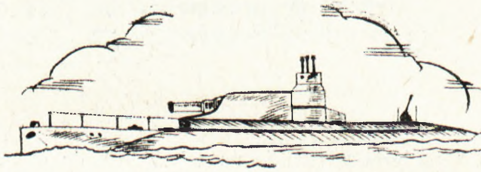
Poza tymi bojowymi zadaniami, okręt podwodny doskonale nadaje się do tajnego wywiadu i rozpoznania morskiego, a spostrzeżenia przekazuje swej eskadrze przez radio, rozpinane niezwłocznie po wynurzeniu się w bezpiecznym miejscu.

Taktyka, czyli sposób prowadzenia walki przez okręt podwodny, jest dość skomplikowana.



Rys. 4.

Gdy okręt podwodny w stanie nadwodnego pływania spostrzeże z dala (ok. 10 mil) dym na widnokręgu, staje „pod periskop" starając się zająć względem spodziewanego, nadpływającego nieprzyjaciela, taką pozycję, by mieć słońce z tyłu. Po rozpoznaniu (przez periskop) i określeniu kierunku drogi (kursu) i szybkości przeciwnika, podpływa doń na odległość skutecznego torpedowania (ok. 2 mil). Okręt podwodny ustawia się następnie w kierunku torpedowania (przednie, podwodne wyrzutnie torpedowe są nieruchome), swą torpedę zaś nastawia na taką szybkość, by w wyliczonym punkcie na morzu niespodziewający się ataku okręt nieprzyjacielski, zachowujący swój kierunek i szybkość, zetknął się z torpedą, mającą odpowiednio nastawione własne kierunek i szybkość, i został zatopiony. Do bardzo dużych okrętów nieprzyjacielskich puszcza się od razu 3—5 torped, co tworzy salwę wachlarzową o pewniejszych możliwościach trafienia.



Rys. 5.

Rozstawianie min na drodze nieprzyjacielskiej eskadry jest b. ryzykowne. Gdy okręt podwodny spostrzeże z dala nadciągającą nieprzyjacielską eskadrę, zanurza się i, śledząc przez periskop, — przepuszcza przednie mniejsze okręty strażnicze, następnie nurkuje zupełnie i przecina w poprzek drogę dużym okrętom, gęsto rozstawiając miny, na które powinny natknąć się duże okręty.

Okręt podwodny jest bardzo niebezpiecznym orężem w walce morskiej, należy ich mieć jednak dużo, ponieważ tylko $^1/_3$ flotylli podwodnej może być w akcji, $^1/_3$ w stanie pogotowia i $^1/_3$ w normalnym remoncie.

Dla słabych flot wojennych okręt podwodny jest najskuteczniejszym środkiem obronnym przed zakusami silnie i różnorako uzbrojonych przeciwników.

Uwaga: Polska flota wojenna będzie posiadać wraz z budowanym obecnie „Orłem", 4 okręty podwodne typu otwartego morza przedstawione w ogólnych zarysach na rysunkach 2 i 3. Niemcy posiadają obecnie 40 szt. różnej wielkości w służbie czynnej i 11 szt. w budowie. Sowiety mają ogółem 160 szt, z czego 70 szt. na Bałtyku.

Inż. A. Pauly



Jak Maciej Koseda odwiedził swego syna w marynarce

Kiedy przed rokiem Andrzej wrócił z powiatowego miasta z komisji poborowej i już z daleka z roześmianą gębą wołał: wzięli mnie do marynarki!... stary Maciej Koseda, zamożny gospodarz wsi Gaje Lutyckie, ojciec Andrzeja, skrzywił się kwaśno i z niezadowoleniem rzekł:

— Żeby to do ułanów, albo antylerii, to rozumiem; i wojsko jak się patrzy i koń jest, ale jakieś tam bełtanie się po wodzie i to takiej, co nawet do picia niezdatna, słona...

Andrzej tłumaczył jak mógł, wychwalał polską marynarkę, której jeszcze nie znał a już był z niej dumny, ale ojca przekonać nie mógł.

Dopiero gdy po raz pierwszy przyjechał na urlop już nie rekrut, ale marynarz, na którego otoku czapki złocił się napis: ORP „Wicher" stary jakoś zmiękł, a kto wie, może w skrytości był nawet i dumny. Bo ułanów, kanonierów i tych piechotnych to na urlopie we wsi było po kilku, nawet kilkunastu, a marynarz był tylko jeden — Andrzej, jego syn.

A jak począł opowiadać o służbie, o okrętach, o wielkim, nowym porcie Gdyni, to cała wieś słuchała i dziwowała się.

Bo czy można się było nie dziwić?

Armaty, samoloty to nawet niektóre z dzieciaków wsiowych widziały, a okrętu nawet najstarsi we wsi, nie widzieli.

A syn Macieja na nim służy, co codzień po jego pokładzie chodzi, po ogromnym morzu pływa...

Któregoś dnia, w połowie czerwca dostał stary Koseda znowu list od syna. Dużo w nim musiało być pisania, bo gruby był i ciężki, a na kopercie, jak zawsze wielka pieczęć pocztowa z napisem: Gdynia — Port Polski.

Syn pisał o „Święcie Morza". Słyszał już coś o tym, dzieciaki ze szkoły już od dwóch tygodni wciąż jeno o tym mówią.

Andrzej zapraszał ojca do Gdyni, prosił i przekonywał, chciał, by ojciec zobaczył wreszcie to polskie morze, które on tak umiłował i służbę na nim pełni. Pisał, że pokaże ojcu okręty, port i miasto, że wielkie tłumy ludzi na to święto przyjadą, a jak mówią, to i sam Pan Prezydent może przyjedzie.

Myślał stary, głową kręcił, fajkę pykał i raz na lewo, raz na prawo spluwał, bo to i roboty w polu i zagrodzie nie mało i pieniądz dzisiaj ciężki, ale się w końcu zdecydował.

Któregoś dnia żonie powiada: naszykuj serów i masła, placków napiecz, smarzenia jakiego przygotuj. Do Andrzeja jadę.

Maciejowa się dziwowała, wyrzekała na koszty i robotę, która na nią spadnie, ale że wiedziała, że jej mąż jest uparty, więc ostatecznie wszystko co należy, przygotowała.

27 czerwca Jasiek o świcie zaprzągł konie, wóz sianem wymościł i odwiózł swego gospodarza do kolei.

Kiedy pociąg przybył do Gdyni, Maciej Koseda nie mógł uwierzyć, że kilkanaście lat temu była tu tylko zwykła wieś, a poza tym pustkowie. Co prawda, wszystkie domy nowiusieńkie, ulice świeżo wybrukowane, ale Koseda, który wiedział co to praca,



widząc taki ogrom dokonanych prac, nadziwić się temu nie mógł.

Z portu poszedł prostą drogą, jaką mu wskazali, nad morze. Zbliżał się doń, jak do czegoś nieznanego, potężnego a równocześnie zaciekawiającego. Objawiło mu się w całym ogromie i krasie. Z dala szła fala równa, spokojna, rytmicznie o brzeg bijąca, o żelazobetonowe mola, kołysząca zlekka statki te, co wchodziły i wychodziły z portu, i te, co stały na redzie na kotwicy, czekające. Skakały z fali na falę jak wielkie huczące żuki motorówki i holowniki, sunęły zwiewne jachty, białe, lotne zjawy, a wszystko to napełniało starego Kosibę takim zachwytem i podziwem, że zdjął z głowy kapelusz i patrzył szeroko otwartymi oczyma, patrzył....

A potem, gdy się z tego rozpamiętania ocknął, jął ludzi pytać, jak tu trafić do syna. Za ludzką poradą wsiadł w wielki czerwony autobus, który go szybko dowiózł do portu wojennego na Oksywiu. Wartownik - marynarz nie chciał go wpuścić, ale nadszedł jakiś starszy, co miał dużo złota na rękawie i sam mu powiedział, gdzie ma syna szukać. Był to sam dowódca ORP „Wicher" na którym pełnił służbę Andrzej. Wskazał mu wielki, szary okręt, na którego dziobie widniała wielka litera „W". Maciej pokłonił się nisko, obszedł wkoło basen i stanął przed okrętem.

Maciej Koseda jestem — rzekł trapowemu pełniącemu służbę przy wejściu na okręt — do syna przyjechałem, a pan oficer kazali mi tu się zgłosić.

Trapowy krzyknął na drugiego, a ten drugi znikł gdzieś pod pokładem. Za chwilę wyskoczył na pokład rozradowany Andrzej.

Przyjechaliście ojcze, przyjechaliście! — wołał, — ale na ląd zejść nie mógł, bo służba... Porozmawiali jeno przez burtę chwilę a syn powiedział, że za 2 godziny będzie wolny, a nawet ojciec będzie mógł okręt, wraz z innymi, co do Gdyni na „Dni Morza" przyjechali, zwiedzić, wszystko obejrzeć, własnymi, spracowanymi rękami dotknąć.

Dłużyły się te godziny, chociaż było na co przez ten czas patrzeć.

Ludzi naschodziło się mnóstwo, takich jak on, do zwiedzania. Byli ludzie miejscy, z pańska ubrani, byli robotnicy, górnicy ze Śląska, chłopów tylko mało.

Wreszcie na okrętach zaczęli bić w dzwony — to godzinę wydzwaniali — i ludzie ruszyli na zwiedzanie. Jednym z pierwszych był Koseda. Tylu ich weszło na pokład, a on ani drgnął pod nimi. Naraz — do stojących w szeregu marynarzy ich starszy coś krzyknął — i rozbiegli się na wszystkie strony, jakby z armaty do nich kto strzelił.

Z gromądy tej wypadł Andrzej — już nie w drelichu, ale w pięknym, paradnym mundurze, wysoki, szeroki w barach, pochwycił ojca w ramiona i długo witał i ściskał i radował się, że ojciec go odwiedził.

Stary Koseda wręczył mu to co matka naszykowała, z kieski parę złotych na żołnierskie wydatki dołożył, a potem rzekł: a teraz mi ten twój wielgachny okręt dokumentnie pokazuj.

Andrzejowi dwa razy tego powtarzać nie trzeba było. Inni pokazywali okręt obcym gościom, a on — własnemu ojcu, który zdaleka doń przyjechał.

Od dziobu do rufy obejrzeli wszystko dokładnie. Długości miał „Wicher" 103 metry, szerokości 10.2, co własnymi krokami wymierzyli. Obejrzeli 4 działa 130 mm z przedpiersiami, 2 działka przeciwlotnicze, 6 wyrzutni torpedowych i wiele innych części okrętu i uzbrojenia. Później zeszli pod pokład, do maszynowni, gdzie pracują potężne maszyny o sile 35.000 KM. do pomieszczeń 155 ludzi załogi, do wszystkich zakamarków gdzie tylko ciekawość wiodła, a regulamin okrętowy zajrzeć pozwalał. Czas mijał szybko. A stary Maciej chciał jeszcze inne okręty, bodaj zzewnątrz zobaczyć, a szczególnie te podwodne, na morzu najgroźniejsze.

Zachwycał się wszystkim, ale, jak na doświadczonego gospodarza przystało, całe to wojenno - morskie obejście jednym spojrzeniem ogarnął, chwilę podumał i krótko rzekł:

Mało tego.

* * *

Na drugi dzień, 29 czerwca miały się odbyć główne uroczystości „Dni Morza".

Pogoda była piękna, tylko wiatr rzeźki wiał od morza, a miasto całe udekorowane było pięknie flagami narodowymi, zielenią i kwieciem.

U stóp wzgórza porosłego lasem ustawiono polowy ołtarz, gdzie się miało odbyć nabożeństwo, a w środku miasta, na głównej ulicy wzniesiono trybuny dla widzów, przyglądających się defiladzie. Na ulicach ludno było i gwarno.

Maciej Koseda już od wczesnego rana chodził po ulicach i wszystkiemu się przyglądał. Nie czuł już tego onieśmielenia, co w dniu wczorajszym. Syna miał tu przecież. a podatki płaci, więc to i za jego pieniądze ta Gdynia.

O 9-ej godzinie kto żyw poszedł na nabożeństwo. Prócz cywilnej ludności miejscowej i przyjezdnej, przyszło wojska co niemiara. I piechota, i kawaleria, artyleria, broń pancerna i wielki, granatowy czworobok marynarzy i wiele najprzeróżniejszych organizacyj, a wszystko z sztandarami, w mundurach, pięknie, odświętnie przyodziane.

A tuż przed ołtarzem ustawiono krzesła dla największych w państwie dostojników. Przed nimi zaś, na sam przód wysunięty, stał fotel dla Pana Prezydenta, który sam z Warszawy do Gdyni na to morskie święto przybył.

Zaczęła się msza święta. Cisza była wielka, tylko wiatr łopotał flagami na ustawionych dokoła wysokich masztach. Potem poczęła grać orkiestra.

A gdy zadźwięczały dzwonki na Podniesienie, jak łan zboża ogromny a wielobarwny, pochyliły się wszystkie głowy.

Tylko wojsko stało twardo, bez ruchu, prezentując broń.

Potężne to zrobiło na Macieju wrażenie.

Oto tu, pod pogodnym niebiem, w obliczu ogromnego, falującego morza, polskiego morza, obok murów na piaskach i pustkowiu wzniesionego jakby cudem miasta — jednoczył się cały Naród.

Oto tam, z dala widać siwiejącą dostojną głowę Prezydenta Rzeczypospolitej, oto dostojnicy państwowi, urzędnicy, wojsko, młodzież, robotnicy, mieszczanie, a tu on, chłop, Maciej Koseda, gospodarz z Gajów Lutyckich, a tam, dalej, na morzu, na pokładzie jednego z okrętów wojennych jego syn, Andrzej.

Serce waliło staremu jak młoty w kuźni. Rozumiał teraz co to Polska, co to Naród, co to własne Państwo. Nie wszystkim się jednako wiedzie, ale są rzeczy, są sprawy wszystkim drogie, wszystkim jednako wspólne.

Do duszy jego nie zakradła się, nie wcisnęła cichcem, ale wdarła się, jak zwycięska fala nowa, wielka, potężna rzecz: Morze!

A gdy biskup morski począł głosić kazanie i o morzu prawić, o jego potrzebach, o pracy na nim, o pracy całego narodu dla morza, wiedział stary Koseda, że innym już człowiekiem do wsi rodzinnej wróci. Nie tylko dumny ze swego syna, ale dumny z Gdyni, ze wszystkich dokonań Polski na morzu, a co więcej, rozumiejący dobrze potrzeby tego morza, dalszą dlań pracę i w pracy tej swoją własną rolę.

Wszak wieś ich bogata, zasobna, a kto tam o morzu myśli i daje na jego potrzeby?

Po nabożeństwie ruszyli wszyscy ku miastu, ruszył z nimi i Koseda. Ulice wypełniły się głową przy głowie, tylko jezdnia była pusta — tędy miało maszerować wojsko.

Pan Prezydent zajął przygotowaną dlań na podniesieniu, pięknie udekorowaną trybunę, obok stanęli dostojnicy i wyżsi wojskowi, a niebawem nadeszła huczna, grzmiąca orkiestra marynarki wojennej. Gdy doszła do trybun, ustawiła się z boku, by przygrywać maszerującym.

Pierwsi jechali ułani. Potem piechota, artyleria i wiele, wiele innych oddziałów, a wszyscy szli raźno, dziarsko, z ochotą. Później szli marynarze. Sprężyście wybijali takt, sypały się kwiaty i oklaski. Ale Maciej wiedział, że Andrzeja tu nie ujrzy. On będzie brał udział w innej defiladzie.

Po marynarzach szły różne organizacje, związki, wreszcie młodzież

A potem, gdy defilada się skończyła, wszyscy poszli nad brzeg morza. Tam defilować miały okręty. Tłumy zaległy wszystkie mola. Przybył również na nabrzeże Pan Prezydent. W dali ukazały się szare groźne sylwety okrętów. Skierowały się ku wąskiemu przejściu między łamaczem fal a nabrzeżem.

Na pierwszym okręcie, stali na pokładzie dowódca floty i wyżsi oficerowie marynarki. Wszyscy wspaniale ubrani w paradne mundury złotem przybrane, wyprężeni na baczność salutowali zebranych na brzegu.

Tuż za pierwszym okrętem sunęły inne, bruździąc wodę. Górą huczały wodne samoloty, hydroplany.

Maciej Koseda na nic innego teraz nie patrzył: wzrok miał utkwiony w potężny stalowy dziób nadpływającego kontrtorpedowca, na którym widniało wielkie W. To „Wicher" — a na nim jego syn! Patrzą wszyscy, patrzy Pan Prezydent, patrzy cała Polska! O tam, już widzi, — stoi w szeregu, trzeci z kolei, wiadomo, wysoki — stoi, trzyma karabin przed sobą, prezentuje broń.

Nie wytrzymał stary, musiał, musiał krzyknąć: Andrzeju! Andrzeju!... — A gdy ludzie nań spoglądać poczęli, wskazał wymownie ręką i rzekł im: tam mój syn, Andrzej!

* * *

Wieczorem pociąg unosił Kosedę do rodzinnych stron. Koła wystukiwały na złączeniach szyn dwa słowa: do do—mu... do do—mu... do do—mu... ale Maciejowi w tym rytmie układały się inne słowa: pol—skie mo—rze — pol—ska — flo—ta — pol—ska — Gdy—nia — — — Czuł się Polakiem więcej, niż kiedykolwiek.

Czuł jeszcze mocny, pożegnalny uścisk twardej marynarskiej Andrzejowej dłoni i pamiętał własne, Andrzejowi na pożegnanie rzucone słowa: poczekaj, jak znowu do nas na urlop przyjedziesz, to nie poznasz własnej rodzonej wsi. Teraz już nie dzieciaki tylko ze szkoły będą się zajmowały morzem i Ligą Morską i Kolonialną.

Teraz się do tego zabierzemy my — starzy! Młodych zakasujemy.

Ja ich wszystkich przekonam, wszystkich do morza nakłonię!

Bronisław Miazgowski.

Z kraju i ze świata

Śmierć Marszałka St. Cara. Dnia 18 czerwca b. r. zmarł Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej, ś. p. Stanisław Car.

Zmarły Marszałek urodził się w r. 1882 w Warszawie. Z zawodu był prawnikiem.

W życiu politycznym brał czynny udział od lat najmłodszych. W Polsce odrodzonej piastował wiele wyższych stanowisk i godności.

Był szefem kancelarii cywilnej Naczelnika Państwa, a następnie Prezydenta R. P. W r. 1928 był ministrem sprawiedliwości. Był również jednym z twórców konstytucji kwietniowej. Godność Marszałka Sejmu piastował od r. 1935.

Sesja nadzwyczajna Sejmu i Senatu. Zarządzeniami z dnia 7 czerwca Pan Prezydent Rzplitej otworzył z dniem 8 czerwca sesje nadzwyczajne Sejmu i Senatu. Przedmiotem obrad jest m. in. szereg projektów ustaw, dotyczących samorządu miejskiego m. in. Warszawy, Krakowa, Lwowa, Łodzi, Poznania i Wilna, projekt ustawy o poprawie finansów Związku Samorządu Terytorialnego, szereg projektów ustaw o ratyfikacji międzynarodowych umów handlowych bądź dodatków do nich z różnymi państwami, jak z Estonią, Czechosłowacją, Łotwą, Szwecją, Finlandią, Grecją, Szwacarią oraz szereg projektów ustaw o charakterze skarbowym i gospodarczym.

Zacieśnienie stosunków sąsiedzkich. Ostatnie tygodnie przebiegły znowu pod znakiem szeregu wizyt w Polsce mężów stanu przyjaznych nam państw m. in. premiera rumuńskiego patriarchy Mirona, jak i podróży naszego ministra spraw zagranicznych Józefa Becka do Sztokholmu i do Tallina. Podróże te świadczą o stałym zacieśnianiu przez Polskę dobrych sąsiedzkich stosunków zarówno z państwami północnymi, jak i z Rumunią, a bezpośrednie zetknięcie się mężów stanu ułatwia niewątpliwie osią-

gnięcie jeszcze większego porozumienia w sprawach, obchodzących ich kraje. Również pomyślnie rozwijają się nasze stosunki z Litwą. W dniu 25 maja została zawarta umowa kolejowa między Polską a Litwą, normująca nie tylko sprawę komunikacji sąsiedzkiej, ale i tranzytu. Nawiązane także zostały rokowania w sprawie regularnej komunikacji lotniczej między obu krajami, jak również żywo omawiana jest sprawa współpracy między portami polskimi a Kłajpedą.

Położenie w Czechosłowacji uległo pewnemu choć nieznacznemu odprężeniu. Rząd praski przeprowadza kolejno rozmowy z przedstawicielami poszczególnych narodowości, pragnąc uzyskać ich zgodę na opracowany przez siebie statut mniejszościowy. Jednocześnie na terenie Czechosłowacji odbywały się wybory samorządowe, które miały być do pewnego stopnia plebiscytem i wykazać siłę mniejszości narodowych. Rodacy nasi mimo utrudnień, a nawet terroru, jaki panował na Śląsku Zaolzańskim w czasie wyborów, udowodnili jego polskość, zdobywając znacznie więcej głosów, niż w poprzednich wyborach w r. 1935. A trzeba podkreślić, że Czesi nie cofali się nawet przed takimi wybiegami, jak powołanie na czas wyborów kilku tysięcy Polaków, których wysłano do pułków. Zwycięstwo polskości na Śląsku Zaolzańskim jest więc dowodem prawdziwie bohaterskiej postawy zamieszkałego tam ludu śląskiego.

Uroczysty powrót do Polski relikwij św. Andrzeja Boboli. W dniu 17 czerwca przywiezione zostały do Warszawy po uroczystej podróży z Rzymu przez Jugosławię, Węgry, Czechosłowację i całą nieomal Polskę relikwie św. Andrzeja Boboli. Wszędzie gdzie tylko przejeżdżał pociąg, liczne delegacje wiernych witały relikwie Świętego. Św. Andrzej Bobola poniósł śmierć męczeńską w r. 1657 z rąk Kozaków po wieloletniej ciężkiej pracy misjonarskiej na Polesiu, gdzie krzewił wiarę katolicką i gdzie następnie otoczony był wielką czcią. W okresie niewoli mimo surowych zakazów ze strony rządu carskiego lud poleski wznosił ku jego czci kapliczki, a proroctwo Świętego, zapowiadające wskrzeszenie Polski w wyniku wielkiej wojny europejskiej krzepiło niejednokrotnie wątpiących i słabych. W roku bieżącym w czasie świąt Wielkiejnocy błog. Andrzej Bobola został uroczyście kanonizowany przez Papieża.

Z wojny chińsko - japońskiej. Walki na terenie Chin osiągnęły ostatnio niezwykłe natężenie, pociągając olbrzymie ofiary w ludziach. W dniu 8 czerwca naprz. miasto chińskie Kanton przeżyło najgwałtowniejszy całodniowy nalot bambowy, który zniszczył całe dzielnice miasta. Ludność w wielkiej panice opuszczała domy, a liczba uciekinierów obliczana była na 200.000 osób. Pod gruzami domów pozostało również wiele tysięcy zabitych. W parę dni później Chińczycy, chcąc powstrzymać posuwające się szybko naprzód wojska japońskie zdecydowały się na zniszczenie znacznej połaci własnego kraju. Oto przerwali w kilkunastu punktach tamę, zalewając olbrzymie przestrzenie kilku tysięcy kilometrów kwadratowych. Setki, tysiące wiosek, miasteczek znalazły się pod wodą. Liczba ofiar w ludziach obliczana jest na 300.000. Grozę sytuacji zwiększają ulewne deszcze, które uniemożliwiają wojskom japońskim, wspomaganym przez ludność miejscową naprawienie tamy i powstrzymanie dalszego wylewu. W niektórych miejscach wody rzeki Żółtej rozlały się na szerokości 50 km.

Do dnia 15 czerwca 1938 roku zebrano na F.O.M. w gotówce i papierach wart. zł 6.938.593,01.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04. admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna
REDAKTOR: Bronisław Miazgowski
Druk Zakł. Graf. Dom Prasy S. A. Warszawa, Marszałkowska 3.